

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006) samt två andra föreskrifter om bostadsutrymmen på fartyg

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Arbetsmiljöverket		Arbetsmiljöverket har gått igenom remissförslaget, och vi har inget att invända gällande de föreslagna ändringarna.	Noterat
Försäkringskassan		Försäkringskassan har inga synpunkter på förslagen.	Noterat.
Sjöbefälsföreningen	Allmänna råd till 3 kap. 39 § TSFS (2013:68)	I ändringsförslaget till TSFS 2013:68, 3 kap, Allmänna råd, står det "bör". Vi har tidigare uppfattat det som att Transportstyrelsen försökt arbeta bort ordet "bör" i föreskrifterna. Sjöbefälsföreningen föreslår att dessa två "bör" ersätts med "ska". Det finns ändå en viss mån av utrymme i rådet att inte behöva uppfylla kravet eftersom det också står "är rimligt" och "praktiskt möjligt". Ordet "bör" medför bara en onödig förvirring av rådets betydelse.  I övrigt inga synpunkter.	Synpunkten föranleder ingen ändring. De allmänna råd som Transportstyrelsen meddelar ska vara formulerade som generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende och inte som rättsregler. I allmänna råd använder vi därför t.ex. orden "bör" eller "kan". Vi bedömer att risken för att de allmänna råden ska missförstås på grund av att ordet "bör" används är försumbar. Vi finner därför inte skäl för att formulera råden på annat sätt än i det remitterade förslaget.

<b>Seko sjöfolk</b>	<p>Allmänna råd till 3 kap. 39 § TSFS (2013:68), SJÖFS 1970:A4 och 1992:6</p>	<p>Seko sjöfolk är i grunden positiv till förändringarna men anser att alla sjömän ska behandlas likvärdigt när det gäller möjlighet till kommunikation och internet.</p> <p>Vi anser därmed att det allmänna rådet om internetåtkomst för sjömän även ska införas för äldre fartyg som omfattas av föreskrifterna. Transportstyrelsen skriver att anledningen till att man inte inför denna möjlighet i de äldre fartygen byggda innan den 23 december 2024 i (TSFS 2013:68, 1992:6 och SJÖFS 1970:A4), är att det inte är säkert att de fartygen till en rimlig kostnad kan utrustas med en sådan teknik.</p> <p>Arbetsmiljölagen 2 kap. 1 § stipulerar idag att arbetsmiljön ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur och den sociala och tekniska utvecklingen i samhället. Arbetsförhållandena skall även anpassas till människors olika förutsättningar i fysiskt och psykiskt avseende. Denna remiss syftar i grunden till att förbättra den psykiska hälsan för sjömännen, varpå det inte är orimligt att ställa ett allmänt råd om internetåtkomst för sjömän även för redare med fartyg byggda innan den 23 december 2024.</p> <p>Teknikutvecklingen går idag fort och abonnemang och utrustning för att möjliggöra internet ombord har i delvis kommit ner i pris. I det här fallet anser vi att sjömännens möjlighet att kommunicera med sin familj samt deras psykiska välmående ombord överväger den kostnadsökning som redaren eventuellt kommer att erhålla</p>	<p>Synpunkterna föranleder inga ändringar.</p> <p>Transportstyrelsen uppfattar att Seko sjöfolk är positiva till ändringarna i 3 kap. 39 § TSFS 2013:68, införandet av det allmänna rådet samt till Transportstyrelsens förslag att ändringarna ska gälla alla fartyg som omfattas av föreskrifterna och inte bara de fartyg som byggts den 23 december 2024 eller senare.</p> <p>Därtill anser Seko sjöfolk att det allmänna rådet ska införas även i de två äldre föreskrifterna. Vare sig SJÖFS 1970:A4 eller SJÖFS 1992:6 ändrades vid införlivandet av sjöarbetskonventionen eftersom konventionens bestämmelser om bostäder och rekreationsutrymmen under regel 3.1 bara skulle gälla för fartyg byggda på eller efter det datum konventionen trädde i kraft i Sverige. Konventionens regler om bostäder och rekreationsutrymmen infördes därför i en då ny föreskrift, TSFS 2013:68.</p> <p>Även om det allmänna rådet i och för sig skulle kunna införas i de båda SJÖFS:arna har Transportstyrelsen inom ramen för det nu aktuella föreskriftsarbetet inte haft möjlighet att göra en närmare utredning av förutsättningarna för det. Transportstyrelsen har för avsikt att se över de båda föreskrifterna i sin helhet och överföra dem till Transportstyrelsens författningssamling. När den översynen görs kan justeringar i kraven övervägas.</p> <p>Transportstyrelsen vill dock passa på att lyfta att det inte finns något i nuvarande reglering som hindrar redare från att på frivillig väg överväga ytterligare åtgärder för att främja sjömäns möjligheter till sociala förbindelser på de fartyg som inte omfattas av TSFS 2013:68, t.ex. genom att ge sjömännen tillgång till internetanslutning.</p>
---------------------	---	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
forts. Seko sjöfolk	Allmänna råd till 3 kap. 39 § TSFS (2013:68)	<p>Vi anser även att det måste förtydligas vad som menas med att "Eventuella avgifter för internetanvändning bör vara rimliga". Vår grunduppfattning är att internetanvändningen så långt det är möjligt ska vara avgiftsfri för sjömännen. Detta mot bakgrund av att exempelvis tjänstetelefoner idag inte längre ses som en förmån. Om det mot förmodan ska medföra en kostnad för sjömannen behöver det finnas en dispositivitet i frågan så att den kan hanteras genom kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter. Annars riskerar sjömännen dyra avgifter utan eventuell vetskap om vad kostnaden är för internetkommunikationen.</p> <p>Seko sjöfolk anser att frågan om sjömännens möjligheter till sociala förbindelser ombord b.la via internet är en viktig del för att uppfylla MLC och är i grunden också säkerhetshöjande för hela sjöfarten.</p>	<p>Synpunkten föranleder ingen ändring.</p> <p>Formuleringen av den meningen i det allmänna rådet följer lydelsen i konventionen. Ordalydelsen i rådet ger att utgångspunkten är att tillgången till internetanslutning bör vara avgiftsfri, men att där det ändå förekommer avgifter så ska dessa vara rimliga. Om avgifter för internetanvändningen är orimliga kan det enligt Transportstyrelsens mening ifrågasättas om sjömännen verkligen kan anses ha fått en faktisk möjlighet till sociala förbindelser (via internet).</p> <p>Transportstyrelsen ser inte att kravet i 3 kap. 39 § TSFS 2013:68 eller de allmänna råden skulle utgöra något hinder mot att arbetsmarknadens parter i kollektivavtal reglerar eventuella kostnader för internetanslutning.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
forts. Seko sjöfolk		<p><b>Preciserade krav på kost och dricksvatten samt befälhavarens inspektioner</b></p> <p>Vad avser övriga föreslagna ändringar så vore det lämpligt att även integrera dessa som funktionskrav i de nationella föreskrifterna TSFS 2017:26. Detta för att få en likabehandlingsprincip för alla sjömän och alla fartyg. Görs inte detta kommer enligt vår vetskap fartyg i skärgårdstrafik som går under EU-Pass direktivet i (D-område) att omfattas av regleringarna då dessa lyder under rubricerade bostaskungörelser. Fartyg som dock enbart lyder under TSFS 2017:26 omfattas då inte av de nya regleringarna varpå det kan uppstå otydligheter.</p>	<p>Synpunkten föranleder ingen ändring.</p> <p>I förarbetena om införlivandet av MLC i svensk rätt (proposition 2011/12:35, 2006 års sjöarbetskonvention, s.27 ff) konstaterades att sjöarbetskonventionen inte skulle omfatta fartyg som enbart går i vad som i svensk rätt benämns inre fart. Med inre fart avses fart inom landet i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund. Det konstaterades också att det inte fanns skäl att tillämpa konventionen i vidare omfattning än vad som krävs.</p> <p>De fartyg som omfattas av TSFS 2017:26 är till stor del sådana fartyg som används i inre fart. Dessa omfattas därför inte av sjöarbetskonventionen, såsom den införlivats i svensk rätt. De fartyg som omfattas av både TSFS 2017:26 och TSFS 2013:68, eller någon av de två SJÖFS:arna, ska naturligtvis följa bestämmelserna i båda de föreskrifter som är aktuella för fartyget i fråga.</p>

<b>Svensk Sjöfart</b>	Övergripande	<p>Svensk Sjöfart motsätter sig generellt att regler överimplementeras i svenska regelverk i detta fall genom att omfatta fler fartyg än vad som uttryckligen framgår av internationella regler. Om myndigheten ser behov av att regler bör utsträckas till att omfatta fler fartyg bör en sådan reglering ske genom en justering av de aktuella konventionerna och inte genom en överimplementering i Svenska regelverk. Svensk Sjöfart vill i sammanhanget erinra om att förslaget går stick i stäv med det arbete som nyligen påbörjats genom just för att förenkla regler och undanröja just överimplementering av regler i Sverige. Svensk Sjöfart bedömer detta arbete som mycket angeläget inom just sjöfartsområdet, där det finns ett stort antal svenska särregler och särolkningar där den gradvisa summa effekten markant bidrar till att minska hur attraktivt det är att verka i Sverige som rederi. Svensk Sjöfart förutsätter mot denna bakgrund att de ändringar som genomförs i svenska regler nedan enbart avser nödvändiga ändringar för att implementera de internationella kraven i svenska regelverk.</p> <p>I många fall kan det precis som Transportstyrelsen påpekar i analysen vara önskvärt att reglerna ska gälla både för så väl äldre fartyg som för fartyg som inte för svensk flagg men som bedriver trafik på Sverige. Vad avser äldre fartyg förordar Svensk Sjöfart att Transportstyrelsen i denna del utfärdar allmänna råd i dessa delar.</p> <p>I många fall är det dessutom angeläget att regelverk omfattar alla fartyg, särskilt i fråga om grundläggande åtgärder för en god levnads och arbetsmiljö ombord. I dessa delar, precis som inom sjösäkerhets eller miljöskydd, så kan dessa inte införas ovanpå befintliga internationella regelverk. I dessa delar är det därför angeläget att dessa frågor drivs inom ramen för ILO och i förekommande fall IMO:s löpande arbete med att utveckla reglerna inom området. Med hänsyn till att flera av de regler som nu införts i ILO:s regelverk rimligen bör tillämpas för alla fartyg oavsett ålder förordas att Sverige tar initiativ till nödvändiga ändringar ILO:s regler för att säkerställa angelägna</p>	<p>Transportstyrelsen noterar synpunkterna om hur myndigheten bör bedriva det internationella arbetet. Transportstyrelsen kan bekräfta att myndighetens inriktning i regelutvecklingsarbetet är att undvika särkrav jämfört med vad som gäller internationellt.</p> <p>Synpunkterna om föreskriftsändringarnas tillämplighet för nya respektive äldre fartyg bemöts i punkterna 1-3 nedan.</p>
-----------------------	--------------	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		krav inte utformas så att de enbart omfattar de nyaste fartygen, utan alla fartyg.	
forts. Svensk Sjöfart	1 kap. 5 § och 3 kap. 34 a § TSFS 2013:68, 23 och 54 § SJÖFS 1970:A4 samt 4 a och 33 a §§ SJÖFS 1992:6.	<p><b>Detaljerade synpunkter:</b></p> <p><b>1. Preciserade krav på kost, dricksvatten och utrustning i ekonomilokaler ombord på fartyg</b></p> <p>Svensk Sjöfart har inget att invända mot förslagen på införande av i sak. Som vi nämnt inledningsvis motsätter vi oss dock att dessa införs retroaktivt.</p> <p><b>2. Omfattningen av befälhavares inspektioner av bostads- och hälsovårdsförhållanden ombord.</b></p> <p>Svensk Sjöfart har inget att invända mot förslagen på införande av kraven i sak. Som vi nämnt inledningsvis motsätter vi oss dock att dessa införs retroaktivt.</p>	<p>Synpunkterna 1 och 2 föranleder ingen ändring.</p> <p>Förslagen om preciserade krav på kost, dricksvatten och utrustning i ekonomilokaler samt ändringen i fråga om omfattningen av befälhavarens inspektioner regleras i konventionen under regel 3.2. Ändringar av krav under den regeln är i konventionen inte begränsade till att endast gälla fartyg som byggs den dag ändringarna träder i kraft eller senare. Regel 3.2 innehåller alltså ingen skrivning motsvarande den i regel 3.1.3 om bostäder och rekreativmöjligheter (att ändringar av kravnivån endast gäller på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft).</p> <p>Det är alltså inte fråga om någon "retroaktivitet" i de föreskriftsändringar som Transportstyrelsen föreslagit för att införliva konventionsändringarna i dessa delar.</p>

<b>forts. Svensk Sjöfart</b>	3 kap. 39 § TSFS (2013:68) och allmänna råd	<p><b>3. Sjömans möjligheter till sociala förbindelser (särskilt frågan om tillgång till internet ombord).</b></p> <p>Svensk Sjöfart har inget att invända mot det nya allmänna rådet att <i>"Redare bör, så långt det är rimligt och praktiskt möjligt, ge sjömännen tillgång till internet ombord. Eventuella avgifter för internetanvändning bör vara rimliga."</i> i sak. <i>Däremot stödjer vi inte slutsatsen att det finns skäl att avvika från konventionens normala regler att ett införande ska tillämpas endast på fartyg som byggts vid tidpunkten för eller efter det att ändringen träder i kraft för den berörda medlemsstaten, om inte annat uttryckligen föreskrivits. Transportstyrelsen lyfte inte heller behovet av att kravet ska gälla retroaktivt för fartyg byggda innan dess ikraftträdande i sin egen utredning "Genomförande 2022 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention".</i> Vi delar inte heller konsekvensutredningens slutsats att införandet av det allmänna rådet sannolikt inte kommer att medföra några kostnadsökningar av betydelse för redare med svenska fartyg. Att införa regler innan andra länder och konventionen kräver medför alltid en påverkan på konkurrenskraften.</p>	<p>Synpunkten föranleder ingen ändring.</p> <p>Transportstyrelsens förslag att ändra föreskrifterna i enlighet med 2022 års ändringar syftar till att, mot bakgrund av förhållandena under covid-pandemin, betona vikten av att sjömän har möjligheter till sociala förbindelser, särskilt möjligheter att hålla kontakt med familj och vänner i land. Internetanslutning, som nämns i det allmänna rådet, är ett av flera sätt uppfylla kravet på redaren att se till att det finns möjligheter för sociala förbindelser. Det allmänna rådet om internetanslutning motsvarar den nya punkten B3.1.11.8 i konventionen. Den punkten är dock inte helt ny till sitt innehåll, utan är en utveckling eller ett förtydligande av nuvarande B3.1.11.4(j) vilken lyder:</p> <p>"Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable [...] reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount."</p> <p>Nuvarande 3 kap. 39 § TSFS 2013:68 gäller alla fartyg som omfattas av föreskrifterna. Det är därför Transportstyrelsens mening att de förtydliganden som görs i 3 kap. 39 § och tillägget av det allmänna rådet rimligen också bör gälla alla fartyg som omfattas av föreskrifterna, inte endast de som byggs den 23 december 2024 eller senare. Det allmänna rådet medför ingen skyldighet för redare att tillhandahålla internetanslutning ombord. De redare som väljer att tillhandahålla internetanslutning har också en möjlighet att täcka i vart fall en del av kostnaden genom att ta ut en (rimlig) avgift av sjömännen.</p>
------------------------------	--	--	---

**Sändlista**

Arbetsmiljöverket

Fartygsbefälsföreningen

Föreningen Svensk Sjöfart

Försäkringskassan

ILO-kommittén

Landsorganisationen i Sverige

Saco

Seko Sjöfolk

Sjöbefälsföreningen

Sjöfartens Arbetsgivareförbund (SARF)

Svensk sjöfart

Svenska Transportarbetareförbundet

Svenskt näringsliv

Tjänstemännens centralorganisation

Transportföretagen